

Critères	Tréfle	Giratoire sud-ouest	Giratoire dénivelé « sandwich »	Double trompette	« Paire de lunettes »	Tréfle à anse interne d'entrée
Fonctionnalités - Trafics	Échanges directs (nœud autoroutier)	Tous les échanges passent par l'unique giratoire – Cet échange n'est pas une bifurcation – Flux principaux pas très fluides	Tous les échanges passent par le giratoire bien dimensionné – Cet échange n'est pas une bifurcation – Flux principaux non directs	C'est une bifurcation – Flux principaux pas très fluides	Les échanges RCEA se font avec la RN7 actuelle et la construction d'un échangeur trompette sur la RN7 projetée - Cet échange n'est pas une bifurcation – Flux principaux ne se font pas par un cheminement direct	C'est une bifurcation – Échanges directs – Flux principaux relativement fluides / favorisent le flux / > Les flux principaux sont plus facilités, plus compacts et moins impactants > Solution qui minimise de nombreux
Tous les scénarios intégrant des échanges directs sont acceptables car ils assurent la continuité autoroutière. Il y a des variantes qui favorisent la continuité autoroutière plus que d'autres (le tréfle et le tréfle à anse interne d'entrée)						
Aspects techniques	Présence de collectrices sur la RCEA et sur la RN7 pour gérer les entrecroisements – Linéaire de bretelles non négligeables – Un seul ouvrage d'art	Création de 3 ouvrages d'art	Giratoire à 3 niveaux (RCEA dessus – échanges sur l'anneau – intermédiaire – RN7 au niveau inférieur) – un seul grand ouvrage d'art	Création de 3 ouvrages d'art – présence d'entrecroisements	Le giratoire nord existant est réutilisé pour le dispositif – Un seul ouvrage sur la RN7	Création de 3 ouvrages d'art et ouvrage SNCF à élargir
Sécurité – confort pour l'usager	Bon niveau de service - Pas de problème de sécurité	Mouvements un peu compliqués - Pas de problème de sécurité > Risque problème de contresens	Problème de sécurité : visibilité sur l'anneau > Risque de problème de prises d'information	Bon niveau de service - Pas de problème de sécurité	Mouvements proches de ce qui existe aujourd'hui – Pas de problème de sécurité	Bon niveau de service Pas de problème de sécurité
Accès obsolète car plus question centre routier	Allongement de parcours (très modéré) pour l'accès au centre routier en venant de Paray	Accès au centre routier un peu plus longs et moins directs (en provenant de l'Est ou de l'Ouest sur la RCEA)	Allongement de parcours (très modéré) pour l'accès au centre routier en venant de Paray	Accès au centre routier un peu plus longs et moins directs (surtout en provenant de l'Est sur la RCEA)	Statu quo pour l'accès au centre routier	Allongement de parcours (très modéré) pour l'accès au centre routier en venant de Paray
Environnement Rappel : zone Natura 2000 et espace de mobilité maximal de l'Allier	Empiètement sur zone de crue – Impact fort sur le ruisseau La Crevée	Empiètement sur zone de crue – Impact fort sur le ruisseau La Crevée	Empiètement moindre sur zone de crue - Impact fort sur le ruisseau La Crevée – > Perception visuelle de l'échangeur plus forte que pour les autres solutions : visuellement très impactant	Empiètement sur zone de crue – Impact fort sur le ruisseau La Crevée	Empiètement très limité sur zone de crue - Intéresse le périmètre (500m) du monument historique (mais guère plus qu'aujourd'hui)	Empiètement modéré sur zone de crue – Impact fort sur le ruisseau La Crevée
Emprises globales (hectare)	43	32	23	33	23	32
Acquisitions (hectare)	7,7 (terres agricoles)	4,2 (terres agricoles) > Scénario le plus contraignant en matière de consommation de terres agricoles et d'habitat	1,5 (terres agricoles)	4,2 (terres agricoles) > Scénario contraignant en matière de consommation de terres agricoles	0,85 terres agricoles	4,5 (terres agricoles) > Scénario le moins pénalisant pour la desserte de l'exploitation à l'est et qui a le moins d'impact sur la déstructuration des exploitations existantes > Moins de délaisés
Coût (ordre de grandeur)	55 M€ TTC	53 M€ TTC	55 M€ TTC	47 M€ TTC	19 M€ TTC	52 M€ TTC
Le centre routier	Il faut raisonner de façon macro pour le stationnement poids lourds sur la RN 7 et RCEA. Une analyse préalable des besoins est nécessaire					
Nouvelles solutions / adaptations des scénarios existants			> Un giratoire sur la RN7 (la RCEA passe dessus) toutefois cela pose la question de l'acceptabilité de cet aménagement au regard du statut de l'axe		> Amélioration de l'échangeur actuel avec ajout d'une filante du Nord pour aller vers Ouest puis une filante pour l'itinéraire inverse dans l'objectif de diminuer trafic sur l'entrée de Toulon-sur-Allier	
Question de la requalification des emprises de l'échangeur actuel dans le cas où le scénario paires de lunettes est écarté : une opportunité, un intérêt pour agriculteurs et les collectivités ?						
Classement	Scénario écarté	Scénario écarté	Scénario écarté	Scénario écarté à moindre degré (fort impact sur les zones agricoles) car les impacts sur le ruisseau La Crevée et propose des fonctionnalités intéressantes	Scénario à part : ce scénario n'offre pas le même niveau de fonctionnalités et a donc un niveau de coût inférieur : équivalent à une amélioration de l'existant	Cette solution est la plus intéressante au niveau de connexion inter autoroute et fluidité renforcée le moins d'impact sur foncier agricole

Les contributions du comité techniques figurent en rouge dans le présent tableau